

Zenon ZAMIAR\*

## ZARZĄDZANIE TRANSPORTEM WODNYM NA ODRZE W UJĘCIU HISTORYCZNYM

Publikacja zawiera retrospekcję zarządzania i rozwoju transportu wodnego na Odrze w ujęciu historycznym. W zasadzie XVII wiek to początki budowy zrębów jednolitej administracji rzeczno-żeglugowej na Odrze, której zasady te ustalało państwo, które administrowało wodami i żeglugą po Odrze. I tak na przestrzeni wieków, w zależności od administratora transport wodny na Odrze rozwijał się różnie. Najlepszy okres rozwoju odnotowano w latach 1873-1919, kiedy to utworzono scentralizowaną terenową administrację rzeczno-żeglugową, na której czele stał powoływany nadprezydent prowincji śląskiej. Powstała nowa koncepcja zarządzania rzeką, która zakładała, że obowiązki związane z regulacją rzeki od właścicieli gruntów przejmie państwo (w zależności od okresu chodziło o państwo pruskie i niemieckie, w tym III Rzeszę). Formalnie zarząd nad żeglugą i całą infrastrukturą Odry został Polsce przekazany dopiero 12 sierpnia 1946 roku. Aby sprawnie zarządzać Odrą, zaistniała potrzeba powołania odpowiednich jednostek administracji państwowej. W 1946 roku powołano państwowe zarządy wodne odrębne dla poszczególnych miast portowych. Po licznych reorganizacjach powstały dwa odrzańskie przedsiębiorstwa armatorskie. Pierwsze z nich to Państwowe Przedsiębiorstwo Żegluga na Odrze z siedzibą we Wrocławiu, które operowało na całej Odrze, a drugie to Państwowe Przedsiębiorstwo Żegluga Szczecińska z siedzibą w Szczecinie, które operowało na Dolnej Odrze, od kopalni kruszywa w Bielinku po Świnoujście. Przez ponad pół wieku, brak wyobraźni u zarządzających i tym samym desygnowanie zbyt małych środków, doprowadził do degradacji infrastruktury i środków transportu na Odrze. Obecnie przyjęte przez Polskę i Unię Europejską programy rozwojowo-naprawcze pozwalają mieć nadzieję na przywrócenie transportowi wodnemu na Odrze należnego mu miejsca wśród pozostałych gałęzi transportu.

### Wprowadzenie

Bezspornym jest stwierdzenie, iż sprawnie działający transport ma bezpośredni wpływ na działalność poszczególnych gałęzi gospodarki narodowej, z którymi jest związany.

Aby wykazać, jak ważny jest transport dla gospodarki, można porównać go do ludzkiego układu krążenia. Transport jest tym dla gospodarki, czym dla człowieka sprawnie działający układ krążenia. Źle funkcjonujący układ krążenia ma negatywny wpływ na cały organizm człowieka i z czasem doprowadza do jego postępującego osłabiania i zniszczenia. Podobnie jest z transportem i jego wpływem na

\* Dr hab. inż. Zenon Zamiar, prof. Międzynarodowej Wyższej Szkoły Logistyki i Transportu we Wrocławiu

pozostałe gałęzie gospodarki. Niesprawnie funkcjonujący transport skutkuje niesprawnym działaniem poszczególnych działów gospodarki narodowej, z którymi jest bezpośrednio lub pośrednio związany. I dlatego tak ważne jest aby inwestować w rozwój transportu, co będzie miało również przełożenie na rozwój pozostałych działów gospodarki.<sup>1</sup>

Realizując zadania dla różnorodnych działów gospodarki narodowej, transport wyodrębnił w swojej strukturze rodzajowe gałęzie transportu. Wyodrębnione gałęzie transportu posiadają własną charakterystykę techniczną, eksploatacyjną, organizacyjną i ekonomiczną oraz właściwy sobie zasięg i zakres funkcjonowania.

Jedną z gałęzi transportu jest transport wodny, w tym transport wodny śródlądowy, który w polskich realiach był i jest realizowany w przeważającej większości poprzez wykorzystanie rzeki Odry i infrastruktury właściwej tej gałęzi transportu.

## 1. Rozwój żeglugi śródlądowej na Odrze do 1945 roku

Odra przepływała w swoich dziejach przez różne krainy historyczne i przez zmieniające się państwowości, w zależności od tego na jakim odcinku ją śledzimy. Nazywana była różnie: Ader, Odre, Odrae, Odrum, Oder. Etymologia nazwy Odra jest dla historyków nieznana do dziś, choć podejmowano liczne próby, przypisując nazwę rzeki do języka iliryskiego bądź wenedyjskiego, ale przekonujących dowodów na to nie znaleziono.<sup>2</sup>

Rys. 1 Mapa dorzecza Odry



Źródło: Program dla Odry, Wrocław 1999.

<sup>1</sup> P. Małek, *Ekonomika transportu*, PWN, Warszawa 1969, s.276

<sup>2</sup> [www.Wikipedia.pl](http://www.Wikipedia.pl) 10.04.07

Odra - długość jej wynosi 854,3 km, z czego w granicach Polski znajduje się 741,9 km. Dorzecze Odry obejmuje 118 861 km<sup>2</sup>, w tym na obszarze Polski znajduje się około 90%), na obszarze Czech 5,5% (6453 km<sup>2</sup>) na obszarze Niemiec 4,5% (5587 km<sup>2</sup>). Na odcinku 176 km Odra stanowi granicę państwową z Republiką Federalną Niemiec.

Odra od wieków znacząco wpływała gospodarczo na regiony, przez które toczyła swoje wody. Dostarczała to, co każda rzeka: wodę niezbędną do życia, ryby, tanią siłę, która wprawiała w ruch młyny wodne, wraz z rozwojem techniki dostarczała siłę napędową dla elektrowni wodnych. Ale Odra była ważną drogą wodną, która dzięki swojemu położeniu geograficznemu łączyła dorzecza Europy Wschodniej z dorzeczami Europy Zachodniej. Odra dawała wiele pożytku, tocząc swoje wody, ale potrafiła również i wiele zabrać. Będąc rzeką nieposłuszną i groźną, w czasie powodzi wyrządzała znaczące szkody. Dlatego konieczne stało się, by użytkownicy tej rzeki stworzyli zasady korzystania oraz zasady utrzymania w odpowiednim stanie jej brzegów. Zasady te ustalało państwo, które administrowało wodami i żeglugą po Odrze. Na przestrzeni wieków zarówno zasady te ulegały zmianom, jak i zmieniające się państwowości. Niestety, taki porządek rzeczy destrukcyjnie wpływał na żeglugę odrzańską. Poszczególne monarchie, których ziemie sięgały do rzeki, uważali ją za swoją, znaczące miasta leżące nad rzeką również uzurpowały sobie prawo do niej. Brak wspólnej polityki i korelacji przy jej regulacji pogarszał jej żeglowność.

Dopiero okres od 1740 do 1873 r., kiedy państwo pruskie zarządzało niemal całym dorzeczem Odry, dał początki budowie zrębów jednolitej administracji rzeczno-żeglugowej. 7 lipca 1819 roku został spisany protokół bogumiński, w którym określono zasady pierwszej kompleksowej regulacji rzeki. W latach 1873-1919 utworzono scentralizowaną terenową administrację rzeczno-żeglugową, na której czele stał powoływany nadprezydent prowincji śląskiej. Powstała nowa koncepcja zarządzania rzeką, która zakładała, że obowiązki związane z regulacją rzeki od właścicieli gruntów przejmie państwo.<sup>3</sup>

Te kilkadziesiąt lat jednolitej administracji to najlepszy okres w rozwoju i planowanym zarządzaniu Odry. Pozwoliły one przeistoczyć Odrę z rzeki dzikiej i nieprzewidywalnej w nowoczesną drogę wodną, służącą do masowego transportu surowców i kontrolowanego przepływu mas wodnych.

Schyłek XIX wieku, a konkretnie okres po 1890 roku, jest czasem szybkiego rozwoju infrastruktury żeglugi odrzańskiej. Odra jest uregulowana i od Koźła do ujścia Nysy Kłodzkiej skanalizowana oraz wyposażona w odpowiednio duże śluzy wodne. Pozwala to na wpłynięcie na wody jednostek o ładowności do 450 t, gdy wcześniej pływały maksymalnie jednostki do 125 t<sup>4</sup>.

O tym, jak szybko nowoczesność wkraczała na rzekę, może świadczyć fakt, że na Renie pierwszy parowiec pojawił się w 1817 roku, a na Odrze żegluga parowa ruszyła w 1838 roku, na trasie Szczecin- Schwedt- Kostrzyn<sup>5</sup>.

Odrzańska Droga Wodna na osi wschód-zachód, poprzez kanały Odra-Hawela i Odra-Sprewa zapewniała komunikację żeglugą śródlądową między Górnym Śląskiem i Dolnym Śląskiem a Szczecinem, Niemcami (w tym aglomeracją Berlina) oraz krajami Beneluksu. Natomiast na osi północ-południe łączyła Skandynawię z północą Włoch, Bałkanami, Czechami i Austrią<sup>6</sup>.

Zwiększone zapotrzebowanie na transport wodny przyczyniło się w znacznej mierze do wybudowania nowych i modernizacji istniejących już portów odrzańskich. Jak podaje IX Internationaler Schifffahrts-Congress z 1902 roku (s.122), na odcinku między Koźłem (97,7 km rzeki) a Ognicą (697,2 km),

<sup>3</sup> J. Pyś, cykl artykułów - Odrzańska Droga Wodna, Wrocław 2004-2006

<sup>4</sup> M. Miłkowski, Odra i żegluga retrospektywnie w XX wieku, Opole 2003, s. 20.

<sup>5</sup> Tamże, s. 20.

<sup>6</sup> Tamże, s. 21-24.

czyli na 600-kilometrowym odcinku, było 115 przeładowni i 10 portów: w Koźlu, Wrocławiu, Malczycach, Ścinawie, Nowej Soli, Opolu, Cigacicach, Schwedt, Kostrzynie i Szczecinie, z których aż 9 miało bocznicę kolejową. Oprócz portów pobudowane zostały schroniska dla statków w Raciborzu, Głogowie i Frankfurcie. W budowie był Port Miejski we Wrocławiu (1903), przebudowano i rozbudowano port w Malczycach, wówczas bardzo ważny ze względu na wywóz węgla z zagłębia wałbrzyskiego i surowców mineralnych z okolic Strzegomia. Należy zaznaczyć, że do 1874 roku na Odrze od Wrocławia do Szczecina, nie było żadnego publicznego zimowiska ani portu, te kilkadziesiąt lat rozwoju żeglugi na Odrze zaowocowało wybudowaniem tych portów, które funkcjonują do dziś.

Odra charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem przepływów wody. Takie ekstremalne przepływy na Odrze zdarzają się regularnie i powtarzają się w cyklach rocznych. Szczególne niskie stany mają miejsce latem i jesienią. Z kolei wystąpienia wody z koryta mają miejsce w maju i we wrześniu. Do podtopień dochodzi także wczesną wiosną. W XX wieku odnotowano dwie takie wielkie powodzie: w 1903 roku i 1997 roku. Powódź z 1903 roku miała tylko o 0,5m niższy stan wody niż powódź zwana „powodzią tysiąclecia”. Jak również można zaobserwować bardzo często niskie stany wody na Odrze i to utrzymujące się kilka lat z rzędu w związku z występującymi suszami. W roku 1904 miała miejsce jedna z największych niżówek, kiedy to w całej Europie stanęła żegluga śródlądowa na skutek długotrwałej suszy. Również lata 1913, 1920 oraz 1930 były latami bardzo suchymi i w znaczny sposób ograniczały długość okresu żeglownego na Odrze w okresie rocznym. W związku z tak zróżnicowanymi stanami wody powstała konieczność inwestycji hydrologicznych w postaci zbiorników wodnych. Pierwszy taki zbiornik wybudowano w Otmuchowie, kolejne na Dramie k. Dzierżna, w Turawie na Małej Panwi i Mietkowie na Bystrzycy, dwa ostatnie zakończono budować po II wojnie światowej. Kolejne inwestycje mające znaczenie dla żeglugi to wybudowanie na stopniach wodnych dużych śluz pociągowych, między innymi w Krapkowicach, Iwanowicach, Lipkach, Ratowicach i w podwrocławskich Janowicach<sup>7</sup>.

Niezwykle ważne było również wybudowanie kanałów łączących Odrę z innymi drogami wodnymi oraz kanałów skracających lub prostujących Odrę na poszczególnych odcinakach. Mowa tu o kanale Odra-Dunaj, którego projekty budowy powstały na długo przed 1938 rokiem; w tym okresie Odra była administrowana przez III Rzeszę. 8 grudnia 1939 roku zakończono budowę Kanału Gliwickiego, w tym samym dniu uroczystie został wbity przez dygnitarza niemieckiego pierwszy sztych łopaty na budowie kanału Odra –Dunaj w pobliżu Nowej Wsi pod Kędzierzynom; tym samym zostały rozpoczęte prace przy budowie kanału. Planowane zakończenie budowy miało nastąpić do 1945 roku, ale prace przy początkowym odcinku zostały przerwane przypuszczalnie już w maju 1941 roku. Właśnie te 7 km kanału Odra - Dunaj, które zostały wybudowane do 1941 roku, wykorzystano w latach późniejszych do budowy Kanału Kędzierzyńskiego. Nie ma szczęścia realizacja tak ważnej inwestycji hydrologicznej, jaką jest kanał Odra - Dunaj, zarówno za czasów administrowania Odry przez Niemców do 1945 roku, jak i po 1945 roku, kiedy to zarząd tymczasowy przejęła Polska<sup>8</sup>. Jak szybko rozwijała się żegluga na Odrze w latach 1910-1937, przedstawia tabela 1.

Tabela 1. Przewozy towarowe Odrą w latach 1910-1937 (w tys. t)

Kierunek \ rok	1910	1914	1921	1927	1930	1933	1937
Śląsk - Szczecin	25,8	385,3	191,4	593,4	732,0	486,6	717,0
Szczecin - Śląsk	744,1	1020,9	146,4	667,9	424,0	285,2	719,4
Śląsk - Berlin	1369,0	1490,0	411,0	2387,0	1823,0	1320,0	2338,0
Berlin - Śląsk	17,0	34,0	12,0	48,0	59,0	47,0	84,0
Berlin- Szczecin	84,0	255,0	124,0	297,0	279,0	309,0	210,0
Szczecin -Berlin	519,0	389,0	109,0	498,0	766,0	1312,0	1290,0

Źródło: P. Małek, Przegląd Zachodni, 1960. s. 305, 313, 321.

<sup>7</sup> Tamże, s. 22-24.

<sup>8</sup> Tamże, s. 28-38.

O tym jak, duży był ruch na Odrze pod koniec 1943 roku, może świadczyć liczba jednostek transportowych pływających w dorzeczu Odry, która wynosiła 3461 jednostek, z tego: 677 holowników; 282 barki motorowe; 1173 o ładowności do 350 ton bez napędu; 1328 o ładowności 351-900 ton bez napędu; 1 o ładowności 945 ton bez napędu. Około 5 % procent jednostek pływających było przeźruconych z innych krajów okupowanych przez III Rzeszę<sup>9</sup>.

Niemcy, w czasie końcowych działań wojennych w 1945 roku, wycofując się niszczyli porty na Odrze, jak również zatapiaли jednostki pływające. Po przejściu frontu zarząd Odry wszedł we władanie administracji radzieckiej. Armia Czerwona sama określała, co zostanie przekazane władzom polskim a co jako zdobycz wojenna należy się zwycięskiej armii. Cały wyłowiony z Odry tabor, który przedstawiał największą wartość, został zagarnięty przez ZSSR, władzom polskim przekazano do eksploatacji kilkadziesiąt statków. W miarę upływu czasu Armia Czerwona stopniowo przekazywała przedsiębiorstwa przemysłowe i gospodarcze na Ziemiach Zachodnich, powołując komisję jednostronną, która określała, że tylko przekazane przedsiębiorstwa są własnością państwa polskiego, a pozostałe pozostają nadal pod zarządkiem radzieckim<sup>10</sup>.

## 2. Żegluga śródlądowa na Odrze po 1945 roku

Formalnie zarząd nad żeglugą i całą infrastrukturą Odry został Polsce przekazany dopiero 12 sierpnia 1946 roku. Aby sprawnie zarządzać Odrą, zaistniała potrzeba powołania odpowiednich jednostek administracji państwowej. W 1946 roku powołano państwowe zarządy wodne odrębne dla poszczególnych miast portowych. Po licznych reorganizacjach powstały dwa odrzańskie przedsiębiorstwa armatorskie. Pierwsze z nich to Państwowe Przedsiębiorstwo Żegluga na Odrze z siedzibą we Wrocławiu, które operowało na całej Odrze, a drugie to Państwowe Przedsiębiorstwo Żegluga Szczecińska z siedzibą w Szczecinie, które operowało na Dolnej Odrze, od kopalni kruszywa w Bielinku po Świnoujście<sup>11</sup>.

Tabela 2. Przewozy odrzańskie w latach 1945-1955 (w tys. ton i mln tkm)

Przewozy	1945	1956	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955
W tys. t	15	63	97	404	747	761	949	1248	1211	1628	1618
W mln tkm	4,4	---	48,7	204,9	303,8	223,3	298,0	485,5	474,0	450,3	637,0

Zródło: S. M. Koziarski, Żegluga na Odrze, Instytut Śląski, Opole 1991, s.103.

Pierwszy rejs rekonesansowy statków pod polską banderą po Odrze odbył się uroczyście 22 lipca 1945 roku z Kędzierzyna, były to holowniki „Opole” i „Bolesław Chrobry”. Natomiast przewozy handlowe rozpoczęły się 19 sierpnia 1945 roku - holowniki ciągnęły 3 barki z węglem załadowane w Koźlu i wyruszyły do Wrocławia. Był to sprawdzian żeglowności Odry.

Już po 1946 roku zdano sobie sprawę, że rekonstrukcja wartości transportowych będzie możliwa dopiero wtedy, gdy od podstaw zostanie stworzony przemysł stoczniowy, gdyż odzyskany stary tabor pozostawiał wiele do życzenia. Również była potrzeba powstania przemysłu, który pozwoli wyposażyć nabrzeża portów w nowoczesny sprzęt przeładunkowy. Lata 1946/47 były okresem pionierskiego przecierania szlaku transportowego na Odrze, natomiast kolejne lata do 1952 roku była to już heroiczna praca nad pełnym przejściem zarządu nad Odrą wraz z odbudową portów, stoczni oraz floty odrzańskiej. Również był to okres kiedy zaczęto szkolić nowe kadry wodniaków<sup>12</sup>.

<sup>9</sup> Tamże, s. 46-48.

<sup>10</sup> S. Gruszecki, Administracja wodna i żegluga śródlądowa na Odrze od maja 1945 do sierpnia 1946, s.325-350.

<sup>11</sup> M. Zawadka, Początki polskiej administracji na Górnej Odrze w świetle dokumentów, w: „Śląsk Opolski” cz.1, nr 2 1999, s.68-76.

<sup>12</sup> S. Gruszecki, Przejęcie i zagospodarowanie Odry w rejonie Koźla, Instytut Śląski, Opole 1974, s.81-93



W maju 1957 roku zostało powołane Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej, które skupiło rozproszone po innych urzędach i ministerstwach sprawy związane z żeglugą śródlądową. W tym samym roku powstało Towarzystwo Rozwoju Ziem Zachodnich (TRZZ), które mocno wspierało wszelkie inicjatywy związane z Odrą. Z inicjatywy komisji sejmowej i Rady Naczelnej TRZZ, 10 czerwca 1958 roku została powołana Międzyresortowa Komisja Zagospodarowania Odry. Działalności tej komisji należy zawdzięczać, że została podjęta uchwała o budowie w latach 1959 - 60 sześćdziesięciu barek motorowych, wprowadzeniu pchaczy w miejsce dotychczasowych holowników i pociągów holowniczych. Również dzięki członkom TRZZ w planie 5-letnim 1961- 65 znalazły się pieniądze, na zwiększenie produkcji barek motorowych o kolejne 75 sztuk oraz na rozbudowę stoczni rzecznych. Postanowiono wybudować nowy zbiornik retencyjny „Nysa” na Nysie Kłodzkiej. Postanowiono również doinwestować budowę i przebudowę przeładowni wzdłuż Odry. Nie wszystkie te założenia udało się zrealizować, ale powstał zupełnie nowy klimat proodrzański i prożeglugowy. Po dziesięciu latach uprawiania monokultury rozwojowej PKP uświadomiono sobie, że nie można stawiać tylko na jeden transport, bo nie wychodzi to na dobre gospodarce krajowej, ale 10 lat zostało straconych dla żeglugi może nawet bezpowrotnie<sup>13</sup>.

Warto również wspomnieć o zapleczu badawczo-rozwojowym i konstrukcyjnym okrętownictwa śródlądowego. Chodzi tu głównie o wrocławskie Biuro Projektów i Studiów Taboru Rzecznego, które później zostało przekształcone w Centrum Badawczo-Projektowe Żeglugi Śródlądowej „NAVICENTRUM”. W oparciu o projekty NAVICENTRUM zbudowanych zostało ponad 300 typów obiektów pływających rozmaitego typu dla armatorów krajowych i zagranicznych. Dzięki tym projektom, poziom rozwoju technicznego naszego taboru wodnego po latach 60. nie odstawał od żeglugi na innych rzekach europejskich<sup>14</sup>, a jego rozwój w tym okresie przedstawia tabela 3.

Tabela 3. Flota żeglugi na Odrze w latach 1946-1959

Rok	Holowniki		Barki bez napędu		Barki motorowe		Liczba statków ogółem
	szt.	moc KM	szt.	ładowność t	szt.	ładowność t	
1946	15	3510	79	36 418	-	-	94
1947	23	6 685	17	58387	3	976	143
1948	29	7 470	140	70 941	3	976	172
1949	49	13 435	175	87 500	5	1243	229
1950	51	13 751	202	109 175	6	1870	259
1951	46	12 92	234	115 435	6	1870	286
1952	48	12 905	248	113 788	6	1870	302
1953	45	11 487	234	109 436	5	1480	284
1954	40	10 534	245	119 818	8	2306	293
1955	42	11 585	235	113 982	8	2306	285
1956	45	11 803	231	114 591	9	2620	285
1957	59	15 322	248	121 649	11	3250	318
1958	59	15 680	249	118 126	12	3640	320
1959	68	16 183	251	124 859	26	10080	345

Źródło: Z. Kuszewski, Rozwój żeglugi na Odrze w oparciu o potrzeby gospodarcze przyległych terenów, Szczecin 1960, s.31-32.

<sup>13</sup> M. Bzowska, Dziesięciolecie działalności Komisji Zagospodarowania Odry, Wrocław 1967, s. 6.

<sup>14</sup> www. Navicentrum.pl. 02.05.2007.

Tabela 4. Porównanie stanu floty odrzańskiej w 1943 i 1959

Jednostki pływające	Przed przejęciem zarządu Odry rok 1943	Po przejęciu zarządu Odry rok 1959	Różnica Szt. / %
Holowniki	667	68	- 559 / 90%
Barki motorowe	282	26	- 256 / 91%
Barki bez napędu	2502	251	- 2.252 / 90%

Źródło: opracowanie własne na podstawie tabeli 2 i 3.

Pomimo intensywnego rozwoju taboru w latach 1946 – 1960, stanowił on niewielki procent w stosunku do stanu z roku 1943, co obrazuje tabela 4. Przez 13 lat nie zbudowano ani jednej nowej jednostki, dopiero po 1959 roku ten stan się zmienił, ruszyła budowa nowych jednostek pływających. Po 14 latach zaczęto budować barki motorowe typu BM-500 i BM 600, natomiast w 1960 roku podjęto produkcję pchaczy typu Żubr i TUR. Pomimo trudności z roku na rok zwiększała się aktywność żeglugi na Odrze, którą ilustruje zestawienie natężenia ruchu w liczbie statków prześluzowanych na wybranych służach (tabela 5).

Z tabeli 5. wynika, że załamanie żeglugi nastąpiło na początku lat dziewięćdziesiątych. Złożyło się na to wiele niesprzyjających czynników. Stan wody na początku 1990 roku był bardzo niski przez cały sezon żeglugowy, a rok 1992 był rokiem wręcz katastrofalnym, na wodowskazie w Malczycach w dniach 4, 6 i 7 września stan wody wynosił 16 cm! czyli absolutne, notowane historycznie minimum. Fakt ten stanowił przyczynek do wybudowania kolejnego stopnia wodnego w Malczycach, który zlikwidował najtrudniejszy odcinek żeglugi odrzańskiej od Brzegu Dolnego (281 km), aż do ujścia prawostronnej Baryczy (378 km) przed Głogowem. Jak widać, głównym powodem kryzysu, który się rozpoczął w latach dziewięćdziesiątych, było znaczne pogorszenie się jakości drogi wodnej, jak również zestarzenie się floty żeglugowej i brak nowych jednostek w miejsce wycofywanych. Z kolei ta flota, która pozostała, ratowała się, pływając na rzekach Europy Zachodniej, dla zagranicznych armatorów. Istniała jeszcze możliwość rozwinięcia żeglugi odrzańskiej, tyle że małymi jednostkami pływającymi, na trasie Ostrawa/Czechy – Koźle, ale nasza niechęć do południowych sąsiadów nie zaowocowała w korzystnie zapowiadającej się współpracy<sup>15</sup>.

Po roku 1989 w naszej rzeczywistości zachodzą ogromne zmiany, przechodzimy na gospodarkę wolnorynkową. Cała infrastruktura punktowa w postaci portów została skomunalizowana lub oddana w dzierżawę. Właścicielami portów stały się nowe spółki, powstałe na bazie PP Żegluga na Odrze i PP Żegluga Szczecińska. Przez kilkanaście lat trwających przemian gospodarczych zmieniały się i powstawały nowe spółki, a w końcowym efekcie pozostały cztery firmy liczące się w żegludze na Odrze: Odratrans, Żegluga Bydgoska, Żegluga Szczecińska, Odra-Lloyd (żegluga niemiecka).

Lata dziewięćdziesiąte (w tym powódź 1997 r. i znaczny spadek ilości taboru całej floty po 1995 r.) wyraźnie pokazały, że Polska sama sobie z Odrą nie poradzi. W 1998 roku została zadeklarowana ówczesnemu premierowi wola opracowania i wdrożenia kompleksowego Programu dla Odry, który miałby rangę programu rządowego, koordynowanego przez Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa.

Wprawdzie w latach 2000-2004 powoli, ale sukcesywnie wzrasta liczba przewozów na Odrze po kryzysie z lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, ale to wciąż mało by mówić o odnowie żeglugi odrzańskiej. Żegluga operuje starym, bo w większości dwudziestoletnim taborem.

<sup>15</sup> M. Miłkowski, Dylematy i szanse polskiej żeglugi rzecznej, w: Przegląd Komunikacyjny 1997 nr 2, s.10-17.

Tabela 5. Natężenie ruchu na Odrze w latach 1965-201 (liczba prześluzowanych statków)

Rok	Kierunek	Januszowice		Brzeg Dolny	
		Statki żeglugi	Statki niehandlowe	Statki żeglugi	Statki niehandlowe
1965	G	2955	---	3730	---
	D	2855	---	3763	---
1966	G	3652!	---	4138	---
	D	3805!	---	4604	---
1967	G	3260	978	4672 !	24
	D	3204	964	4665 !	25
1971	G	2602	218	---	---
	D	2594	213	---	---
1973	G	2187	1099	2899	1068
	D	2218	1107	2931	1051
1975	G	1857	1336	2619	1086
	D	1937	1411	2670	1072
1976	G	3185	2681	3864	1354
	D	3106	2654	3953	1378
1978	G	3353!	1658	3812 !	1477
	D	3536!	1674	3798 !	1453
1980	G	2832	1662	2752	1212
	D	2829	1717	2733	1193
1981	G	2687	1289	2605	1267
	D	2542	1262	2618	1257
1983	G	2135	1169	2713	819
	D	2083	1167	2704	844
1985	G	1498	881	3550	1163
	D	1476	974	3635	1197
1989	G	1824	1023	696	287
	D	1851	951	707	302
1990	G	1352	828	222	147
	D	1386	825	212	110
1991	G	545 !	394	145	155
	D	574 !	484	154	165
1993	G	959	616	89	217
	D	946	616	85	199
1994	G	1609	901	47 !	86
	D	1608	939	43 !	88
1995	G	1666	966	102	104
	D	1668	956	87	103
1997	G	1727	987	212	144
	D	1734	954	178	131
1998	G	1743	980	343	321
	D	1714	955	284	271
1999	G	1467	863	372	216
	D	1522	985	503	225
2000	G	1314	741	219	141
	D	1319	798	224	139
2001	G	1397	798	306	180
	D	1398	775	324	176

Objaśnienie: G - w górę rzeki; D - w dół rzeki;

Źródło: M. Miłkowski, Odra i żegluga retrospektywnie w XX wieku, Instytut Śląski, Opole 2003, s. 64-65.



Współcześnie na rozwój żeglugi na Odrze będzie miał niewątpliwie istotny wpływ projekt związany z Odrzańską Drogą Wodną, ten projekt to Program dla Odry. Jego realizacja jest przewidziana w perspektywie czasowej do 2016 roku. Podniesienie standardu Odrzańskiej Drogi Wodnej niewątpliwie przyczyni się do wzrostu przewozów przez transport wodny. Mając na uwadze, jak wiele nowych inwestorów zagranicznych sytuuje swoje inwestycje na terenie Dolnego Śląska i regionów ościennych, stawia to ich w rzędzie potencjalnych usługodawców dla transportu wodnego. W ostatnich latach region Dolnego i częściowo Górnego Śląska stał się bardzo atrakcyjnym miejscem dla lokalizacji nowoczesnych zakładów produkcyjnych, dla koncernów z branży elektronicznej, motoryzacyjnej i AGD. Szczególnie koncerny azjatyckie (Korea, Japonia) upodobały sobie Dolny Śląsk, lokalizując w Specjalnych Strefach Ekonomicznych swoje inwestycje.

Ponadto dysproporcje w rozwoju poszczególnych rodzajów transportu zaniepokoiły przedstawicieli Unii Europejskiej i w 2001 roku został opublikowany dokument pt. „Europejska polityka transportowa w horyzoncie 2010 r.: czas na decyzję” (tzw. Biała księga transportu Unii Europejskiej). Dokument ten zawiera najważniejsze wytyczne dotyczące wspólnej polityki transportowej Unii Europejskiej. Aby transport mógł się racjonalnie rozwijać, niezbędne było opracowanie polityki transportowej już nie w skali mikro, czyli w obrębie jednego kraju członkowskiego, ale w skali makro, obejmując swoim zasięgiem całą Unię Europejską i to w dłuższym horyzoncie czasowym. Dokument podkreśla, jak istotne znaczenie ma rozwój zrównoważony transportu, ze szczególnym uwzględnieniem przewozów alternatywnych wobec transportu drogowego. Takimi gałęziami transportu są: transport morski bliskiego zasięgu, transport kolejowy i żegluga śródlądowa, które utraciły swoje przewozy na rzecz przewozów samochodowych. Wytyczne te Polska realizuje od 2004 r., tj. od momentu wejścia do Unii Europejskiej.

Na początku lat sześćdziesiątych transport w Polsce zdominował transport kolejowy, który obsługiwał 85 % ogółu przewozów, kilkanaście procent stanowił transport samochodowy. Jednak z dekady na dekadę zmniejszała się ilość przewozów koleją, by w latach 90. spaść do poziomu 50% i dalej przez kolejną dekadę utrzymywać się w tych granicach. Natomiast odwrotność nastąpiła w transporcie samochodowym. Z roku na rok wzrastała ilość przewozów samochodami, by pod koniec lat 90. dogonić transport kolejowy, a na początku nowego wieku zająć pozycję dominującą, z 58% ilością przewozów. A żegluga śródlądowa przez okres tych kilkudziesięciu lat niezmiennie oscylowała w granicach 1 % przewozów, podczas gdy w niektórych regionach Europy zdobyła już około 40% udziałów w rynku przewozowym w Belgii osiągnęła wskaźnik 50% a we Francji 35%. W kolejnych dekadach wzrastał udział transportu samochodowego, by w roku 2001 osiągnąć poziom 75%, natomiast transport kolejowy kształtował się na poziomie 30 %, by spaść do 10 % wszystkich przewozów. W tym okresie żegluga śródlądowa kształtowała się w granicach 7 %<sup>16</sup>. Oczywiście jest to średnia wartość, bo w tych krajach, które dysponują żegluga śródlądową (Niemcy, Francja, Belgia, Holandia), ta średnia jest o wiele wyższa i zgodnie z obecną polityką unijną jej udział w transporcie będzie wzrastał.

## Zakończenie

Wkraczając w XXI wiek, Unia Europejska, a w tym i Polska, stanęła przed poważnym dylematem. Z jednej strony planowany, systematyczny i dynamiczny wzrost gospodarczy, z drugiej, potrzeba pogodzenia tych wytycznych z priorytetem, jaki stawia sobie Unia, czyli dbałością o ekologię i ochronę środowiska naturalnego. Biała księga podkreśla wzrost znaczenia żeglugi śródlądowej w bieżącym dziesięcioleciu, a jednocześnie zwraca uwagę na zbyt małe wykorzystanie jej potencjału. Dlatego powstał

<sup>16</sup> Komunikat Komisji w Sprawie Promocji Żeglugi Śródlądowej „NAIADES”, Bruksela, 17.01.2006, a także Transport, praca zbiorowa pod red., W. Rydzkowskiego i K. Wojewódzkiej-Król, PWN, Warszawa 2005, s.439.

Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej „NAIADES” (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europa promujący żeglugę śródlądową. Wraz z transportem kolejowym oraz transportem morskim bliskiego zasięgu, żegluga śródlądowa może przyczynić się do zrównoważenia systemu transportowego, zgodnie z zaleceniami Białej księgi. W odniesieniu do liberalizacji rynku żeglugi śródlądowej Komisja Europejska działa na rzecz wspierania oraz wzmacniania konkurencyjności żeglugi śródlądowej.

W styczniu 2006 roku Komisja Europejska ogłosiła komunikat, którego celem było podkreślenie zalet żeglugi śródlądowej oraz przestrzeganie przed piętrzącymi się przed nią trudnościami. Pomocą w przezwycięzeniu tych trudności jest program działań „NAIADES”, skupiający się na pięciu strategicznie uzależnionych od siebie obszarach polityki w zakresie żeglugi śródlądowej. Obszary te obejmują: rynek, flotę, zatrudnienie i kwalifikacje, wizerunek oraz infrastrukturę. Program zaleca odpowiednie środki, jakie Wspólnota Europejska wraz z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami powinna podjąć w latach 2006-2013 na rzecz żeglugi. Środki te można podzielić na środki o charakterze legislacyjnym, koordynujące i wspierające. Realizacja programu będzie prowadzona w ścisłej współpracy z władzami krajowymi i regionalnymi, komisjami rzecznyymi oraz europejskimi podmiotami branżowymi<sup>17</sup>. Zrealizowanie programu powinno spowodować rewitalizację żeglugi śródlądowej, w tym i na Odrze. Potrzeba rewitalizacji żeglugi na Odrze wynika również ze wstępnego studium wykonalności Programu dla Odry 2006 oraz prognozy zapotrzebowania na transport w Polsce do 2016 i 2020 roku, autorstwa prof. Jana Burnewicza.

Dostosowanie Odry do wymogów międzynarodowej drogi wodnej stworzy szansę na wzrost przewozu w komunikacji międzynarodowej ładunków masowych, które np. w 2004 roku stanowiły 52% wielkości przewozów ogółem.

#### BIBLIOGRAFIA

- [1] Bzowska M., Dziesięciolecie działalności Komisji Zagospodarowania Odry, Wrocław 1967.
- [2] Gruszecki S., Administracja wodna i żegluga śródlądowa na Odrze od maja 1945 do sierpnia 1946, „Studia Śląskie”, seria nowa.
- [3] Gruszecki S., Przejęcie i zagospodarowanie Odry w rejonie Koźła, , Instytut Śląski, Opole 1974.
- [4] Komunikat Komisji w Sprawie Promocji Żeglugi Śródlądowej „NAIADES”, Bruksela 17.01.2006.
- [5] Koziarski S.M., Żegluga na Odrze, Instytut Śląski, Opole 1991.
- [6] Kuszewski Z., Rozwój żeglugi na Odrze w oparciu o potrzeby gospodarcze przyległych terenów, Szczecin 1960.
- [7] Małek P., Rola i znaczenie Odry w gospodarce Niemiec w okresie w 1910-1939, w: „Przegląd Zachodni” nr 2/1960.
- [8] Miłkowski M., Odra i żegluga retrospektywnie w XX wieku, Opole 2003.
- [9] Miłkowski M., Dylematy i szanse polskiej żeglugi rzecznej, w: Przegląd Komunikacyjny 2/1997.
- [10] Pyś J., cykl artykułów - Odrzańska Droga Wodna, Wrocław 2004-2006.
- [11] Program Komunikacja - część VII - Żegluga śródlądowa (diagnoza), Wrocław 2006.
- [12] Transport, praca zb. pod red. W. Rydzkowskiego i K. Wojewódzkiej-Król, PWN, Warszawa 2005.
- [13] Zawadka M., Początki polskiej administracji na Górnej Odrze w świetle dokumentów, w: „Śląsk Opolski” cz.1 nr 2/1999.
- [14] Zamiar Z., Bujak A., Zarys infrastruktury podstawowych gałęzi transportu, MWSLiT we Wrocławiu, Wrocław 2007.
- [15] [www.navicentrum.pl](http://www.navicentrum.pl). 02.05.2007.
- [16] [www.wikipedia.pl](http://www.wikipedia.pl) 10.04.2007.

#### MANAGEMENT OF WATER TRANSPORT ON THE ODRA RIVER IN THE HISTORICAL ASPECT

#### SUMMARY

The publication contains the retrospection of management and the development of water transport on the Odra river in the historical aspect. In fact, XVII century is the beginning of constructing frames of homogenous river-shipping administration on the Odra, the rules of which were established by the government that managed waters and shipping on the Odra.

<sup>17</sup> Tamże, s. 2-6.

And so, in the space of years, depending on the manager, the Odra river transport developed in various ways. The best time of development was in 1873-1919 when they created the centralized local river-shipping administration, managed by super-president of the Silesia province. A new conception of the river management appeared that presumed that the responsibilities connected with river regulation from the area owners will be taken over by the government (depending on the period it was German or Prussian country, including The Third Reich).

Formally the management over the shipping and the whole Odra infrastructure was directed to Poland not earlier than 12 of August 1946. In order to properly manage the Odra river, the proper units of state administration had to be appointed. In 1946 came into being the state water boards separate for every harbour city. After a number of reorganizations, there came into being two ship owners enterprises on the Odra. The first is a state enterprise, Shipping on the Odra with the head office in Wrocław, that operated on the whole Odra river, and the second was a state enterprise Szczecin Shipping with the head office in Szczecin, that operated on the Lower Odra, from the aggregate main in Belinek to Świnoujście. For more than a half of a century, the lack of imagination of managers and at the same time, designation of too little resources lead to the degradation of infrastructure and means of transport on the Odra river. Currently accepted by Poland and the European Union development-repair programmes give hope that the water transport on the Odra river will be given back its proper place among other means of transport.

Recenzent: dr hab. inż. Andrzej Surowiecki

